

第9章 マレーシアの自動車産業政策の展開とその特徴について - 韓国の経験をふまえて -

著者	大場 裕之
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	経済協力シリーズ
シリーズ番号	152
雑誌名	アジア諸国の産業政策
ページ	261-291
発行年	1990
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00014600

第 9 章

マレーシアの自動車産業政策の展開と その特徴について ——韓国経験をもとに——

はじめに

本章の目的は、マレーシアの産業政策、特に産業育成政策について自動車産業を素材としてその特徴を把握し、産業育成策に対する評価を試みることにある。

マレーシアの自動車産業の特徴を理解するにあたっては、以下のような二つの分析視点に立って言及したい。

第1に、マレーシアの経済・産業政策全体の流れのなかで自動車産業政策がどのように位置づけられてきたのか、またそれがどのように変化してきたのかという点である。

このため、産業育成の観点から政策前期(1960年代前半まで)、産業育成策の基盤形成期、国産化政策の始動、推進期、および国民車主導による産業育成期の四つに時期区分し、自動車産業における産業育成策の展開を概観する。

第2に、現在進められている国民車主導による産業政策とは、国際的にみてどのような類似点あるいは相違点があるのかという点を明らかにする。このため、マレーシアと同様に国民車主導の下で産業政策を展開してきている

韓国の経験を比較検討する。その際、比較の対象となる国民車については、従来概念が曖昧なため、購入コスト、国産化率、政策優遇の観点から概念規定を行ない、比較基準を設定した。マレーシアの国民車は国営会社プロトンのサガ(1300cc, 1500cc クラス)であるが、韓国の場合は1970年代に国産モデルとしてデビューした現代自動車のポニーをとりあげた。この両国における国民車の比較分析を通じて、根本的な相違が産業育成策の一環として展開されてきた産業組織政策にあることが判明する。つまり、韓国の自動車産業組織政策は、基本的に、規模の経済性を考慮した競合的な産業組織政策を展開してきたのに対し、マレーシアの場合、この観点が欠如している点を指摘している。この仮説を検証するため、韓国の自動車産業における産業組織政策の流れをレビューすることにより、マレーシアの同政策の現状および方向において違いがあることを示した。

なお、分析の対象となる自動車産業には、四輪車(乗用車, 商用車)のほか二輪車, 三輪車も含まれる場合があるが、本章では前者を中心に検討する。

1. マレーシアの自動車産業政策の特徴

(1) 時期区分による産業育成策の特徴

マレーシアの自動車産業は、1970年代から80年代半ばにかけて飛躍的に生産を拡大し、70年の2万7940台からピーク時の84年には12万1013台へと年平均11%の伸びを示した。しかし、85年以降は一次産品価格の低下による輸出の減少、経済の停滞を背景に自動車市場が縮小し、生産は87年に5万台に満たない水準まで急速に落ち込んだ。88年には回復の兆しがみられたものの、マレーシアの自動車業界の需要予測によれば90年代に入っても10万台レベルに回復しないとの悲観的な見方もある⁽¹⁾。こうした小規模の国内市場のなかで、9(90年3月現在)の組立メーカーが乱立しており、規模の経済が働く量

産体制からは大きくかけ離れた状況となっている。また、自動車部品の国産化水準も低く、国産化品目の割合は20%程度とみられている。こうした現状にみるマレーシアの自動車産業はどのようにして形成されてきたのであろうか。我々はこの特徴について、産業育成という観点から時期区分を行なうことにより把握する。時期区分については、政策前期（1920年代～60年代前半）、産業育成策の基盤形成期（第1期、60年代半ば～後半）、国産化政策の始動、推進期（第2期、1970～82年）、国民車プロジェクトを中心とする産業育成期（第3期、1983年～）の4期に分けることができる（第1図）。

① 政策前期（1920年代～60年代前半）完成車輸入期

マレーシアの自動車産業は、1926年にフォードのマレーシア子会社（Ford Motor Company of Malaya）が現在のシンガポールに設立された時に始まる。同社はCKD（Completely Knocked Down）による組立て生産の開始が30年であり、第2次世界大戦中を除き、シンガポールがマレーシアから分離独立する65年まで操業を続けた唯一の自動車組立会社であった⁽²⁾。

この時期は、フォードといった多国籍企業による現地生産の試みはなされたものの、基本的には完成車輸入が主流であった。

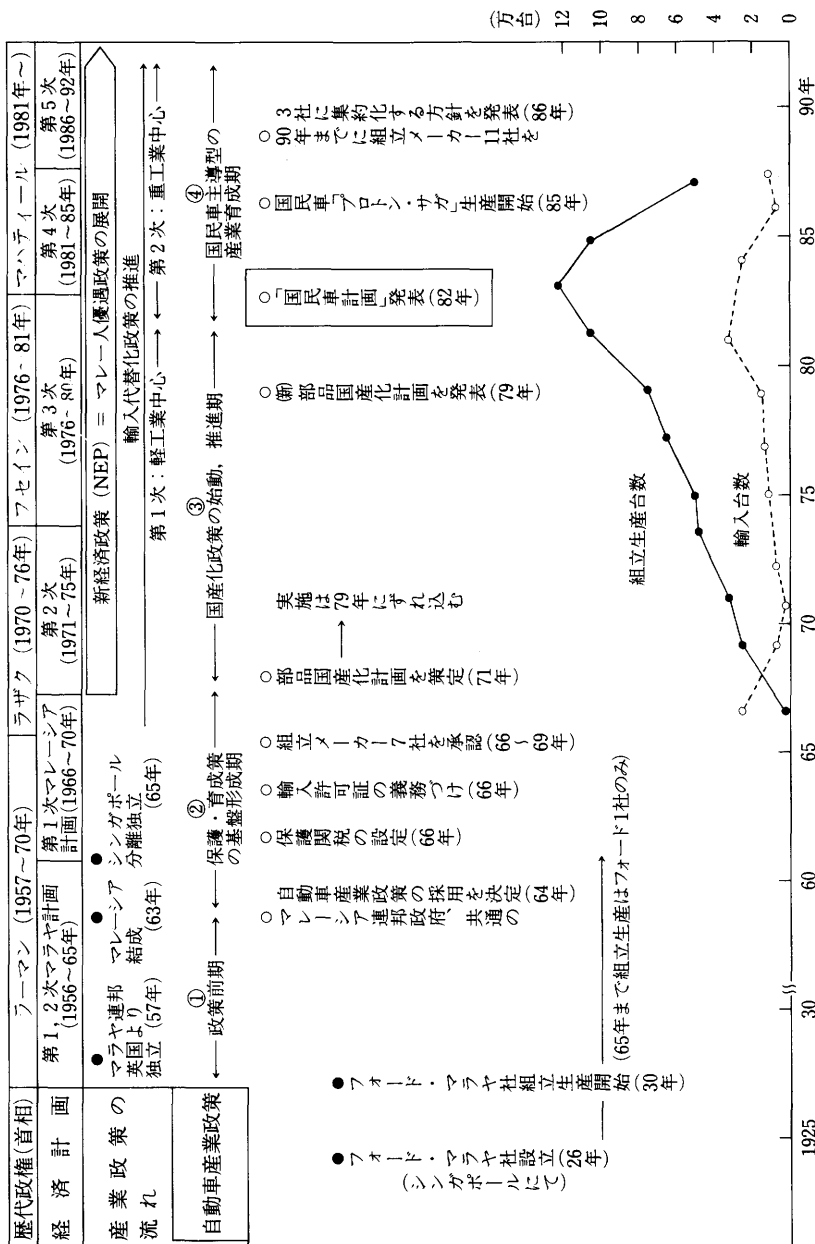
② 産業育成策の基盤形成期（第1期、1960年代半ば～後半）

(イ) 育成保護措置を中心とする政策体系の形成

マレーシアの自動車産業育成に関する政策的な試み、いわゆる輸入代替化政策は、1964年4月にマレーシアとシンガポール政府が共通の自動車産業政策を打ち出したことに始まる⁽³⁾。両政府は現地組立化と自動車部品の段階的国産化を奨励する政策を発表した。この政策方針は、マレーシアとシンガポールが分離するという政治的な変化が起こったものの、基本的にはその後のマレーシアの自動車産業の発展を規定していったと考えられる。

そこで育成策の2本柱となる現地組立化と自動車部品の段階的国産化の具体的な政策実施内容についてみると、前者は1966～69年に基本的な政策フ

第1図 マレーシアにおける自動車産業政策の流れ

(出所) Government of Malaysia, *Monthly Industrial Statistics-Peninsular Malaysia* (各年版), マレーシア政府輸出入統計など各種資料をもとに作成。

レームおよびそれにそった形の生産体制づくりが行なわれた。しかし、後者については、68年の投資奨励法の制定に伴い自動車部品工業は優先業種に指定されたものの、次節で示されるように国産化率の算定基準をめぐって国産化計画が一転二転し、最終的に政策のガイドラインが固まった70年代後半まで待たなければならない。

(ロ) 現地組立化の政策フレームとその陥穽

同政策の具体的措置としては、1966年2月に発表した完成車輸入に対する価格・数量規制（保護関税の設定および販売業者に対する輸入許可証の義務づけ）と66年に6社、69年に1社、計7社に対し自動車組立生産を認可したことである⁽⁴⁾。69年時点でこれら7社は、実に外国メーカー28社、126モデルの車種を組み立てていた。7社合計の組立台数が年間約2万5000台であったから、1社1モデル当り平均28台の組立を行なっていたことになる。こうした小規模の組立水準で、どうしてこのような多品種少量生産が可能になったのだろうか。

その要因として、第1に組立ライセンスの制度上の問題が指摘される。即ち、外国メーカーのマレーシアにおける代理店が組立用部品を輸入し、これら7社の組立会社に組立を委託するという形態であった。そのため、ひとつの組立会社で複数のメーカーの多数のモデルが組み立てられた⁽⁵⁾。

第2に、組立会社にとって有利な価格統制が行なわれているためと考えられる。政府による自動車価格に対する統制とは、インフレ防止、消費者保護の名目から実施され現在に及んでいるが、その方法は自動車小売価格に対し、代理店が提出した原価計算書をベースに規定のマークアップを与えて認可する。したがって、割高な多品種少量生産であっても「原価＋適正利潤（マークアップ）」方式であれば、消費者の犠牲の上で「健全な」経営は可能となる⁽⁶⁾。

第3に、完成車輸入に対する価格・数量規制（前述）により国産組立企業を手厚く保護したことである。乗用車の輸入関税についてみると、1966年時点では30%であったが、68年に大幅に引き上げられ60%となった（その後も高関税政策が維持され、88年現在では140～300%と原則輸入禁止の状況にある）。また、

数量規制についても、68年に完成車の輸入枠が66年実績の1%に抑制された。この結果、完成車輸入は短期間に激減し、68年の3万2170台から70年には1278台まで低下した(ただし、その後規制が緩和されたため、70年代は年平均1万2000台レベルで推移している)。

(ウ) 自動車産業に対する保護と輸入代替工業化政策

こうした自動車産業に対する輸入代替化政策により、組立生産台数は急速に拡大し、1967年の1266台から70年には2万7940台、80年には10万1063台へと増加した。このように自動車産業の現地組立化に対する保護育成策は強力なものであったが、当時のマレーシアにおける輸入代替工業化政策は比較的緩やかなものであるため、自動車についてはいわば特殊なケースといえる。即ち、マレーシア政府は、57年イギリスから独立した後、世界銀行からの提言により輸入代替工業化政策を採用したが、60年代は、為替レートのコントロールは行なわず、輸入数量制限もほとんど実施せず、また関税率も低かった。65年の工業品の関税率は15%にも達していない(60年代のフィリピンの関税率は製造業平均で50%前後の水準)⁽⁷⁾。こうしたことから、自動車産業政策の基盤形成期においては、他産業よりも手厚く保護をし、自動車産業、特に組立部門を育成しようとするマレーシア政府の並々ならぬ政策努力が読みとれる。しかし、同時にこのことは、市場規模に不相応な組立メーカーの乱立、多品種少量生産による割高な生産価格といった現在に連なる弊害を生む元凶となった。

③ 第2期：国産化政策の始動・推進期(1970～82年)

(イ) 自動車部品の国産化基準をめぐる決定プロセス

マレーシア政府の自動車産業に対する政策スタンスは、ただ単に組立部門の設立をもってよしとするのではなく、総合的な自動車産業へ移行する第1段階としてみていた⁽⁸⁾。このような自動車産業の育成を、政府は国産化率の段階的な引上げ計画(Local Contents Programme)により達成しようとした。このため、政府は自動車を含む工業化に関する政策立案調整機関である連邦

工業開発庁 (Federal Industrial Development Authority, 1965年設立, 現在の MIDA) を窓口として自動車部品の国産化推進に乗り出した。連邦工業開発庁の権限事項としては、(イ)自動車部品業界と組立業界との調整、(ロ)国産化計画の策定と指導、(ハ)部品標準化の推進、(ニ)国産化可能性調査、(ホ)モデルおよび輸入部品の変更に係る監督等があるが、特に(ロ)については、以下述べるように国産化率の算定基準をめぐって重量方式から品目指定方式(現行)へ見直しが行なわれるなど政策自体が十分に機能しなかった。

重量方式による国産化計画の策定にあたっては、政府は、(イ)価格方式を基準とする“Arthur D. little Report”(1967年)⁽⁹⁾、(ロ)重量基準の“Walker Report”(1970年)⁽¹⁰⁾、(ハ)得点方式を基準とするマレーシア自動車組立工業会 (Malaysian Motor Vehicle Assemblers Association, MMVAA)⁽¹¹⁾の三つの提案を勘案し、(ロ)の方式を採用した。その計画の骨子は、(イ)国産化の目的が、部品工業の育成奨励と雇用機会の増大にあること、(ロ)国産化率は重量ベースで計算し、車両重量に占める純マレーシア国産部品の重量比で算定されること、(ハ)国産化目標に到達しない組立企業は、罰金を科せられ、罰金は車両価格に対するパーセンテージで表わされる、などであった。この算定方式に従って、国産化率は1972年の初年度10.0%から出発し、毎年2.5%ずつ上昇して、目標年度の82年には35.0%を達成するものとされた。他方、目標未達成に対する罰金については、初年度で車両価格の8%、最終年度には28%にまで年々2%の割合で通増する罰金が科されることになった。しかし、こうした重量方式による国産化計画は以下のような理由から初期の段階で頓挫してしまった。

第1に、同方式の施行当時、タイヤ、バッテリー、塗料についてはすでに国産品を使用していたので、当初の10%基準達成に問題はなかったが、その後、目標到達に困難を来すたびごとに組立企業からの圧力により国産化規定を緩和するといった修正を余儀なくされた。

第2に、国産化率の算定基準が他のASEAN諸国とあまりにも違いすぎるとの批判を受け入れて統一的な計算方式が誕生するまで基準の適用を見合わ

せることにした¹²⁾。

第3に、1973年の石油危機直後の商品ブームとインフレにより自動車価格も急騰したが、この上国産化率を引き上げれば同価格はいっそう上昇することになる。そうした場合の消費者からの批判が政府に集中するのを回避するといった政治的判断から国産化計画は棚上げにされたこと、などがあげられる。

このため、1976年にいたり国産化計画の修正、見直しがなされ、重量方式に代わり指定品目方式が採用されたが、この方式がその後の国産化率算定の骨格をなしている。その要点は、政府が、部品メーカーの生産能力、部品の品質・価格等についてガイドラインを満たし、国産化可能と判断した部品を輸入禁止し、組立企業に対し、国産部品の使用を義務づけることにある¹³⁾。77年初で国産部品の使用が義務づけられていたものは、タイヤ、チューブ、バッテリーにとどまっていたが、その後エキゾーストパイプ、シートパッド、ウィンドシール、ワイヤーハーネスなども国産化された。

(ロ) 自動車部品産業に対する育成措置とその問題点

国産化品目を政府が指定することにより、自動車部品産業の育成をはかるといった政策方針に対し、どのような政策措置が講じられたのであろうか。育成措置としては、(イ)自動車部品輸入に対する国内産業の保護、(ロ)国内生産の奨励、(ハ)産業秩序の維持・発展のための統制といった三つの方向で展開された(第1表)。(イ)の保護政策については、輸入ライセンス制度をとおした数量規制と輸入関税による価格規制が実施された。前者に関し、国産化された品目については、輸入禁止(ピストン、ライナー、タイミングチェーン、ディスクブレーキパット等)や輸入割当て(オイル・フィルター等)が行なわれた。一方、後者については、部品の種類によって税率が異なるものの、全般的には25%の輸入税率が賦課された。しかし、CKD部品としてライセンスを取得し輸入する場合は、関税は免除された¹⁴⁾。このことは、第2表で示されるように、CKDによる部品輸入が全体の輸入のほとんどを占めている(1976年で9割、87年に至っても7割を占める)実情からすると、政府の保護政策がまったく

第1表 マレーシアの自動車部品産業に対する育成策

育成方法	育 成 措 置	概 要														
I 保護策	1. 自動車部品の輸入数量規制 2. 輸入部品に対する価格規制 3. “Mandatory Deletion Programme” (1979年制定)による国産部品に対する保護措置 (1980年より実施)	・ 輸入制限法 (1981年制定) に準拠 ・ 輸入業務については、輸入ライセンスが必要 ・ 輸入税 (import duty) 等の税金がかかる ・ 自動車部品には一般的に25%前後の輸入税賦課 ・ ただし、組立用のCKD 部品については、関税は無税 (1978年頃) ・ 輸入部品に対する一種の価格規制策 ・ 国産化品目に指定されたものについてはCKD 部品より除外され一般部品扱いとしてしか輸入できない														
II 奨励策	▷ 税制上の優遇措置 ・ 法人税および開発税の全額免除 (生産開始から 5 年間) ・ 投資税額の控除等	・ 投資奨励法 (1968年制定) に準拠。同法では、自動車部品産業は優先業種に指定された ・ 1986年に施行された投資促進法では輸入原材料および生産設備に対する輸入税等の減免も実施された														
III 統制策	▷ 生産ライセンスの取得義務付け 〔産業秩序の維持・発展のためにとられた措置〕	・ 1975年に施行された工業調整法に準拠 ・ 1985年以降は生産ライセンスの取得条件は緩和されてきている <table><tr><td colspan="2"></td><td>1975</td><td>1985</td><td>1986</td></tr><tr><td rowspan="2">取得条件</td><td>株主資本 (万Mドル以上)</td><td>25</td><td>100</td><td>250</td></tr><tr><td>常備従業員 (人以上)</td><td>25</td><td>50</td><td>75</td></tr></table>			1975	1985	1986	取得条件	株主資本 (万Mドル以上)	25	100	250	常備従業員 (人以上)	25	50	75
		1975	1985	1986												
取得条件	株主資本 (万Mドル以上)	25	100	250												
	常備従業員 (人以上)	25	50	75												

(出所) 各種資料より作成。

不十分なものと言わざるを得ない。

別言すれば、自動車部品の国産化率が低いことの証左であり、事実1978年に至っても品目指定方式で10%にすぎなかった¹⁹⁾。このため、政府は79年に国産部品に対する保護措置の見直しを行ない、より現実的な対応をとった。即

第2表 自動車部品輸入の推移

(単位: 1,000Mドル)

	1976	1980	1985	1987
CKD部品	435,489 (90.0)	1,020,483 (87.1)	895,341 (84.1)	445,514 (71.6)
その他	48,602 (10.0)	151,276 (12.9)	169,215 (15.9)	176,793 (29.4)
輸入合計	484,091 (100)	1,171,759 (100)	1,064,556 (100)	622,307 (100)

(注) () 内は構成比(%)。

(出所) Government of Malaysia, Department of Statistics, *Malaysia Annual Statistics of External Trade-Imports*, 1976, 1980, 1985; *Malaysia External Trade Statistics-Imports*, 1987 より作成。

ち、前述の国産化のガイドラインをふまえ決定された品目については、CKD部品より除外され一般部品扱いとしてしか輸入することができない方式、いわゆる“Mandatory Deletion Programme”(MDP)を導入し、80年より実施してきている。MDPでCKDセットから除外された品目は、当初8品目(タイヤ、安全ベルト、エグゾースト・システム等)であったが、87年には30品目に拡大した¹⁰⁾。しかし、MDPは以下のように計画自体に問題があり、国産化率の引上げに及ばず効果はかなり限定的とならざるを得ない。第1に、MDPには国産化に関する段階的な目標設定がなされておらず、長期的な展望が欠落していること、第2に、MDPは国産化されたすべての部品を対象に実施しているわけではなく、部品企業からの申請に基づき審議のうえ認められた品目に限られている点が指摘される。

次に(2)の奨励策については、1968年に制定された投資奨励法(Investment Incentive Act)の優先業種に指定され、法人税および開発税の免除(原則として生産開始から5年間)等の優遇措置を受けている。しかし、こうした奨励策は、部品国産化に対する保護措置が前述のように不十分であることからほとんど効果がなかったとみられる。事実、自動車部品産業を構成する企業数は73年で84社、79年で86社であったから、この間の新規参入は2社のみであった。

また、(イ)の統制策は、産業秩序の維持・発展という名目で1975年に施行された工業調整法に基づき導入されたが、その意図するところは部品企業を含む全製造業に対し生産ライセンスの取得を義務づけ生産規制することであった。この措置は68年の投資奨励法に依拠する奨励策とは相反する政策スタンスであり、自動車部品の生産拡大を抑制する性格を有したとみられる。では、なぜ部品産業の保護・育成という方向と相反する規制措置が採用されたのであろうか。この問題は、1971年からスタートしたブミプトラ政策と深い関係がある。即ち、ブミプトラ政策とは、マレーシアの人口の5割（1970年当時。現在でもほぼ同じ）を占めるブミ（土地っ子の意味）、いわゆるマレー系マレーシア人が他の中国系、インド系マレーシア人と比べ経済・社会水準が劣っているとの認識から、マレー系マレーシア人の所得水準の向上をめざす新経済政策（New Economic Policy、以下 NEP と略記）をさす。具体的な目標としては、第1に90年までに資本保有比率をマレー系マレーシア人が30%、それ以外のマレーシア人が40%、外資30%とすること。第2には、産業別、職種別雇用比率に人種別人口比を反映させることである¹⁰⁾。工業調整法は、こうしたマレー系マレーシア人優先政策の所産であり、法的にマレー系以外のマレーシア人および外資の生産活動を規制することにほかならない。自動車部品企業の多くは技術水準の向上をはかるために、後者とくに外資系企業と技術・資本提携していることから、こうした生産規制による影響がことのほか大きかったとみられる。

④ 第3期：国民車プロジェクトを中心とする産業育成期（1983年以降）

政府の国民車構想のもとに、日本の三菱との合弁会社「プロトン社」（Perusahaan Otomobil Nasional Sdn. Bhd.）が1983年に設立され、小型乗用車「サガ」（マレー語で「勇気」の意味）の生産が開始されたのは85年7月のことであった。それ以降、政府による自動車産業政策は国民車プロジェクトを中心に展開されてきているといっても過言ではない。そこで、ここでは国民車プロジェクトの基本構想と政策措置について検討する。

(イ) 国民車プロジェクトの基本構想と背景

マレーシアで展開されている国民車プロジェクトは如何なる目的のために成立したのであろうか。プロトン社によると、第1に部品産業の育成にとって既存の組立企業13社という乱立状況では十分な市場規模が確保できないため、組立部門を統合・再編成する必要があること。第2に国産化率を高めることにより鉄鋼・ゴム等の自動車関連産業の育成に努めること。第3に、三菱自工からプロトン社に対する技術移転を積極的に促進することにより、機械産業を含む製造業全体の技術を向上させることになっている⁹⁸。また、MIDAがUNIDO（国連工業開発機関）に委託して1985年に作成した中長期工業化マスター計画（Industrial Master Plan, IMP）では、特に、部品産業育成のために乗用車組立部門の合理化の必要性が強調されている⁹⁹。

こうした「国民車」を梃子とする産業育成構想はどのような背景のもとに具体化したのであろうか。一般的には次の2点が指摘されている。

第1に、国民車プロジェクトは、政府が1980年代に入って推進してきた第2次輸入代替化政策、いわゆる重工業化路線の一環として位置づけられていることである。重工業化路線は、80年11月に設立されたマレーシア重工業公社（Heavy Industries Corporation of Malaysia, HICOM）を通じて実施されている。HICOMの目的は、重工業部門のプロジェクトを「選定し、着手し、実行し、管理すること」であり、現在進行中のプロジェクトは、国民車（プロトン・サガ）のほか、セメント、直接還元鉄、二輪車エンジン、工業団地建設の五つある。こうしたプロジェクトは政府の「ルック・イースト政策」と深く結びついており、プロジェクトに参加している外国資本の多くは日本企業である。例えば、国民車プロトン・サガは三菱自動車工業と三菱商事、セメントは石川島播磨重工業、還元鉄は新日本製鐵、二輪車エンジンはヤマハ発動機、本田技研工業、鈴木自動車工業の3社となっている。

第2に、国民車プロジェクトの政策決定に関しては、重工業化路線の推進者であり、「ルック・イースト政策」の提唱者でもあるマハティール現首相（政権発足は1981年7月）個人のトップダウンによるところが大きいとみられてい

る。即ち、マハティールはフセイン前政権では、副首相兼商工省大臣として彼のイニシアティブのもとで80年に HICOM が設立されたことである。そして国民車プロジェクトの事業化調査についてもこの頃すでに着手しており、81年10月には三菱側に直接協力を要請している。国民車「プロトン・サガ」が「マハティールの申し子」(Mahatir's baby) といわれる所以もここにある²⁰⁾。

(ロ) 「プロトン・サガ」への優遇策

こうした産業構造の高度化要請を背景とする国民車プロジェクトに対し、政府はどのような優遇措置を講じたのであろうか。優遇措置は以下のように税制面での減免措置とマーケット・インセンティブの二つに分けられる。

i) 税制面での減免措置に関しては、CKD 輸入段階と国内販売段階の二つがある。前者については一般的に輸入関税率が1984年で40%賦課されたが、「国民車」プロトン・サガの場合は免除され現在に至っている。もっとも、既存の組立企業についても、82年以前は CKD 輸入関税率は 5 % と低率であったが、国民車プロジェクトが具体化すると同時に段階的に引き上げられたのは注目すべき点である。一方、後者については、物品税を半額免除する恩典が与えられた。物品税は乗用車の場合、販売価格帯別 (Open Market Value, OMV = Net sales price × 掛率) となっており、販売価格の上昇にともない物品税が引き上げられる仕組みになっている。サガ1300cc の88年平均の販売価格が1万8000Mドルであり、この場合の税額が7200Mドルであるから、その半額つまり3600Mドルが免除されたことになる。

ii) マーケット・インセンティブについては、約80万人にのぼる公務員(就業人口の15%) に対しプロトン・サガ購入の際、年利4%の低利融資措置(現行では市中金利7.5%, 自動車ローン金利で約10%)を講じた。また、政府は、輸出促進策も同時に打ち出し、プロトン社に対し1台当たり平均約3000Mドルの輸出インセンティブが与えられた。この要因として、国内自動車需要が1985年より原油・ゴム等の主要一次産品輸出価格の下落による経済の低迷を背景に大幅に後退したことが指摘できる。

2. 国民車主導による産業政策のマレーシア的特徴と問題点 ——韓国経験との比較——

前節では、マレーシアにおける自動車産業政策が、1970年代の組立企業に対する全般的な保護・育成から80年代には国民車を中心とする選択的な育成へと変化してきていることを明らかにした。そして、その変化の背景には、産業構造の高度化といった経済的な要請があったが、より根本的には、マハティール政権下で推進しているプミプトラ政策の一環としてプミ主導により自動車産業を再構築するねらいがあることを指摘した。ここでは、そうした国民車主導による産業政策のマレーシア的な特徴および問題点を明らかにするために、マレーシアと同様な経験を有する諸国と比較・検討することが必要と考えられる。

国民車を主体とした発展を経験した事例としては、欧米ではアメリカ、西ドイツ、また、アジアでは韓国、マレーシア、インド、パキスタンなどが代表的である²¹⁾。我々はこのうち、韓国経験との比較検討を試みたい。その理由として、韓国の自動車産業が「国民車」を梃子に急速な発展を遂げている点が指摘できる。即ち、韓国の場合、マレーシアとほぼ同時期の1960年代に自動車産業が形成された。現代自動車の「ポニー」に代表される国民車が登場したのは75年のことであるが、その後飛躍的な発展を遂げ、生産台数では85年に約15万台、88年には約48万台を記録した²²⁾。その結果、産業全体でも、75年の約4万台から88年には100万台を突破している。したがって、比較のポイントはマレーシアが国民車主導で10年程度先行した韓国型の発展パターンと、どのような点でどの程度相違するのか、そして韓国経験が、どのような点でマレーシアにとってのブレークスルーとなりうるのか、といった2点にある。

こうした問題関心にそって分析をすすめるにあたって、その比較対象となる「国民車」とは何かについて言及する必要がある。これまでの既存文献で

第3表 マレーシアと韓国の「国民車」比較

国名 メーカー名・ 車名(生産開始年)		マレーシア	韓 国	日本(参考)
購入 コスト	①販売価格(名目) (ドル)	7,422 (1987)	5,266 (1980)	1,567 (1965)
	②1人当り GNP(名目) (ドル)	1,808 (1987)	1,589 (1980)	919 (1965)
	購入コスト指標(①/②)	4.1	3.3	1.7
	国産化率			
政策 優遇 措置	生産開始時(%)	40	80~90	
	生産開始から3年後の 時点(%)	45	90以上	
	輸入 関税			
	完成車輸入	原則輸入禁止	原則輸入禁止	
	CKD輸入	免 除	—	
	内 需 促 進	物品税の 半額免除	特になし	
	輸 出 促 進	財政補助(1台に つき) 3,000Mドル	・輸出金融 ・輸出補助金	

(注) 米ドル換算は当該年の為替レート。

(出所) 各種資料をもとに作成。

は、「国民車」について、「低価格車」あるいは「国産車」といった意味あい
で用いられているにすぎず、明確に概念規定したものは少ないように思える。
そこで、我々は以下のような点に注目し「国民車」なる概念の性格規定を行
なう。まず第1に購入コストの観点から、国民1人当りの所得水準に対して
車両価格が相対的に低い水準にあること。第2に、国産化の観点から、部品
国産化率が高水準にあること。第3に、産業育成の観点から、政府により指
定された戦略車種であり、ある特定の優遇措置を享受していること。以上の
ような三つの要件を満たす自動車を「国民車」と呼ぶことにする。

マレーシアと韓国の「国民車」を比較・検討したものが第3表に示されて
いる。まず購入コストでは、車両価格の対1人当り GNP 比でみると、韓国は
日本のモータリゼーションが進行した1965年当時と比べると、割高であるも
のの、ポニーの価格は所得の3.3倍であり、マレーシア・プロトン・サガの4.1
倍よりは相対的に低い。次に国産化率でみると、韓国の場合、「ポニー」は生

産開始時よりすでに80～90%と高い水準にある一方、マレーシアの「プロトン・サガ」の場合は、生産を開始してから88年に至っても45%と低い水準にある。政策優遇については、韓国の場合、輸出市場をターゲットとする金融・財政的支援がなされたのに対し、マレーシアの場合は、前述のように国内市場を志向するCKD 部品の輸入関税免除、物品税の半額免除が主な支援措置となっている。もっとも、後者の場合にも輸出促進のための財政支援は85年当初より実施された。しかし、それはあくまでも景気後退に伴う国内市場の不振に対する打開策的性格が強いものと考えられる。

以上のことから、マレーシアの「国民車」は、1970年代の韓国の事例と比較すると購入コストおよび国産化の水準は低く、政策優遇については、国内市場を指向する支援措置が講じられていることが明らかとなった。では次に、こうした違いはなぜ生じてきたのだろうか。まず初めに購入コストについてみよう。マレーシアの自動車購入コストが相対的に高い理由は、所得面あるいは価格面のいずれかにあるが、マレーシアの場合は後者にある。即ち、前掲の第3表で示されるように、80年の韓国の販売価格および1人当りGNPを基準(米ドルベース)にすると、87年のマレーシアの1人当りGNPは約1800ドルで韓国の1.1倍であるのに対し、「プロトン・サガ」の販売価格は約7400ドルで「ポニー」の1.4倍となっている。サガの販売価格が割高となる原因を解明するためには、製造コストや税金等で構成される価格構造を比較する必要があるが、そこまで立ち入らないこととする。

次に国産化水準格差の理由についてであるが、ここでは韓国の国産化水準が相対的にも絶対的にもなぜ高いのかについて検討を試みる。その要因は大きく分けて以下の2点が考えられる。第1に、国産化の算定に関する問題があげられる。つまり、韓国では「ポニー」といった乗用車を組み立てる場合、外注部品もしくはその素材がたとえ輸入品であっても、国内の部品メーカーから調達したものであれば「国産品」とみなされている。したがって、実際の国産化率は公表ベースよりも1～2割低いとみられている。しかし、それを差し引いても「ポニー」の国産化率は70～80%となり依然マレーシアより

は高い。そこで第2の要因として考えられることは、比較的早い時期から部品産業が形成された点である。即ち、韓国の場合、部品産業の形成は自動車産業（アSEMBラー）に先行し、日本の占領下にあった1940年代に始まる。当時、第2次世界大戦の勃発によりアメリカからの部品輸入が不可能となったのを契機に部品国産化の気運が起こり、各地に自動車部品工場が設立された。もっとも当時は、ピストンリング、タイヤ、ベアリングなどの単純な部品生産に限られ、しかも軍需用調達を目的に生産された。政府が自動車部品産業の育成に乗り出したのは解放後の50年のことであり、13品目の自動車部品を国産奨励品目に指定した。ちなみに、これが韓国における最初の自動車産業政策とみられている⁹⁹。朝鮮動乱（1950～53年）による混乱期を経て、64年には、国産化の向上を目的とする「自動車工業総合育成計画」が発表され、部品メーカー75社を指定して育成する政策が打ち出された¹⁰⁰。以後部品メーカー数は増加の一途をたどり、80年には856社となった。この点、マレーシアの場合、部品産業の育成は「国民車」プロジェクトによって開始されたといっても過言ではない。事実、ジェトロの調査によれば、部品メーカー数（ただし、電装品等を除く金属部品メーカー）は、87年現在でも認可ベースで135社、操業ベースで57社を数えるにすぎない。したがって、すでに80年時点で「ポニー」の国産化率が比較的高い背景として、こうした部品産業の基盤が20年以上の年月をかけて形成されてきた点が指摘できる。

第3の政策優遇面の相違については、「国民車」主導の自動車産業を輸出化する可否かといった産業発展戦略上の違いに求められる。韓国の場合、現代・ポニーの生産開始から3年後の1979年1月には、政府は第1次オイルショック以後の国内外の景気回復と輸出好調により、自動車を10大輸出戦略産業に選定した。そして育成支援のために金融、税制などあらゆる手段の支援措置を打ち出し、自動車メーカーに対して量産化体制の指導を行なった。他方マレーシアの場合は、現時点ではこうした政策はとられてはいない。

以上のように、両国の「国民車」について三つの側面から分析すると、その内容はかなり異なっており、またその相違理由を吟味してみると、「国民車」

が依拠する産業政策のあり方それ自体に根本的な違いがあるように考えられる。特に、競争秩序のルール化、いわゆる「有効競争」を中心とする産業組織政策において両国で決定的に異なる。つまり、韓国の場合、規模の経済を考慮し自動車産業に対する参入を調整してきたのに対し、マレーシアではそうした要因を考慮し生産体制の構築をはかるといった政策は実施されてこなかった。そこで我々は、自動車産業にみる韓国型の産業組織政策を概観することにより、マレーシアで現在進められている国民車主導による産業政策との違いを明らかにしてみたい。

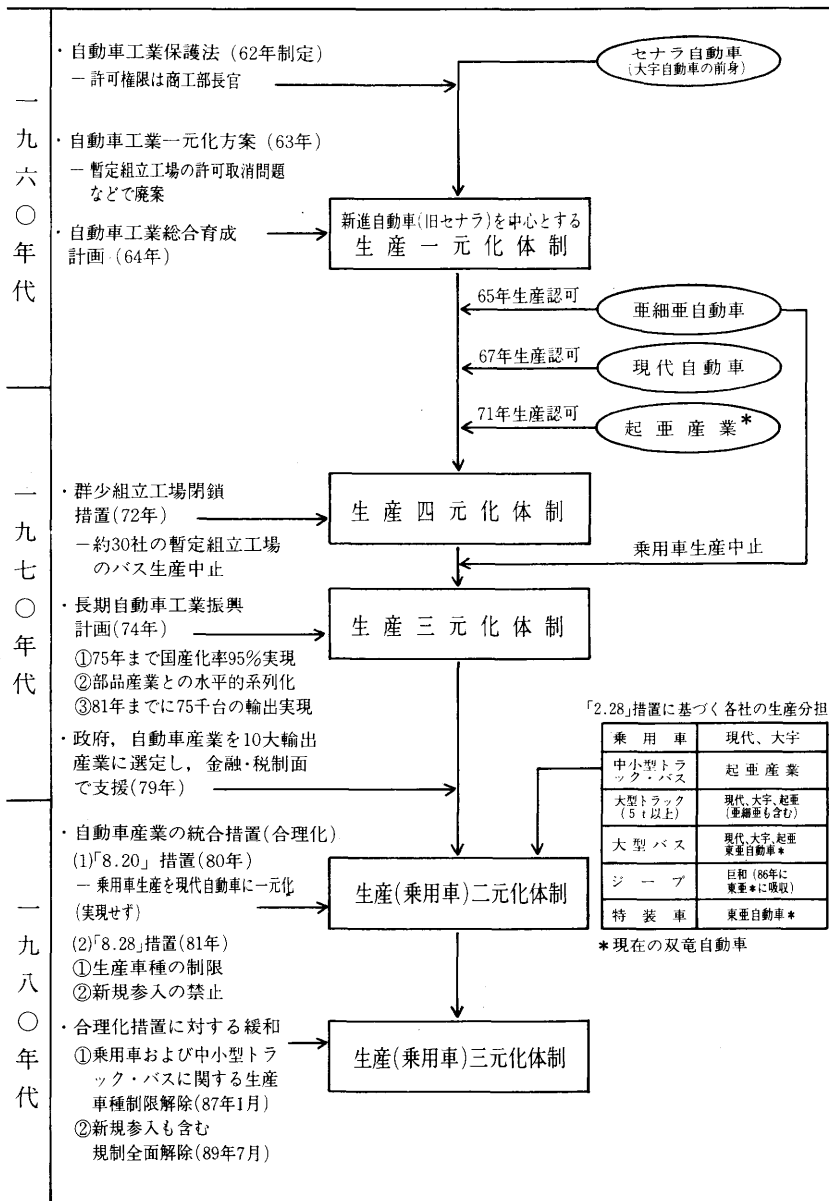
韓国の自動車産業における産業組織は、政府指導の下に自動車産業育成政策の一環として1960年代より形成されてきた。第2図で示されるように、61年の5・16革命後スタートした第1次経済開発5カ年計画では、自動車を含む基幹産業を重点的に育成することになったが、自動車に関しては、62年5月に「自動車工業保護法」が制定され、基本的な産業育成の方向が打ち出された。同法の主な骨子は、(イ)組立・生産認可等に関する許可権限は商工部長官とする、(ロ)完成車および同部品の輸入を制限する、(ハ)67年末までの時限法とすることにあり、この法律による生産・輸入規制および指導をとおして自動車産業における生産体制の基礎を築いた。この法的措置により第3図で示されるように、60年代から70年代初めにかけて、セナラ自動車（後の新進自動車、現在の大字自動車、「セナラ」とはハングル語で新しい国の意味）、亜細亜自動車、現代自動車、起亜産業が次々に自動車産業に参入した。このほか、バス製造企業として河東煥自動車（55年設立、後の東亜自動車、現在は双竜自動車）など8社も認可された²⁸⁾。当初政府は、64年に発表された自動車工業総合育成計画で明らかなように、新進自動車（旧セナラ）を中核とする生産一元化体制を構想していたが、結果として、乗用車4社、商用車8社計12社の参入を許可した。このため、政府は、72年に群小組立工場閉鎖措置を決定し、全国に散在していたバスの生産を中止させ、バス部門を含め自動車メーカーを新進自動車、亜細亜自動車、現代自動車、起亜産業とし、この4社を集中的に育成することになった。ただし、亜細亜自動車については、政府が74年に発表

第2図 韓国の工業化と自動車産業政策の推移

経済開発	第1次 (1962~66)	第2次 (1967~71)	第3次 (1972~76)	第4次 (1977~81)	第5次 (1982~86)	第6次 (1987~91)
産業対策の 基本スタンス	基幹産業の 建設	輸出指向型 工業化	重化学工業 の建設	産業構造の 高度化	比較優位産 業の育成	国際競争力 基盤の確立
自動車 産業の 育成政策	自動車工業 保護法 (1962)	自動車工業 育成基本計 画発表 (1969)	長期自動車 工業長期振 興計画 (1974)	自動車工業 合理化措置 (1981)	合理化計画 の修正(生 産規制の緩 和)(1986)	同合理化計 画の撤廃 (1989)
自動車 産業の 発展段階	KD組立 段階	自動車国産 化(国産化 初期)	国産モデル の開発	量産体制の 基盤確立	輸出基盤の 確立	大量輸出・ 大衆化進入 段階
主要動向	<ul style="list-style-type: none"> ● 完成車、部品(組立用を除く)輸入禁止(一九六二) ● 自動車工業総合育成計画の発表(一九六四)新進(現在の大字自動車)を中核とする産業育成 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現代自動車設立(一九六七) 	<ul style="list-style-type: none"> ● ポニーの輸出開始(一九七六) ● 現代・ポニー生産開始(一九七五) ● 乗用車三元化……現代・セハン(大字)・起重(一九七四) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 第二次石油ショックで自動車生産危機(一九八一) ● 乗用車2社、商用車5t未満トラック・バス1社体制(一九八一) ● 自動車生産20万台突破(一九七九) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一月(一九八九年六月) ● 工業発展法に基づき自動車産業を合理化業種に指定(一九八七年) ● FF車の開発……ポニー・エクセル(一九八五)、ルマン(一九八六) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 軽自動車の開発・普及 ● 全車種の輸入自由化 ● 全車種生産の自由化(一九八九年七月)
生産台数 (期末値) (1,000台)	3.4	23.0	49.5	134.3	601.5	1,129.5*

(注) *印は1989年現在。
(出所) 各種資料をもとに作成。

第3図 韓国の自動車産業組織政策の推移

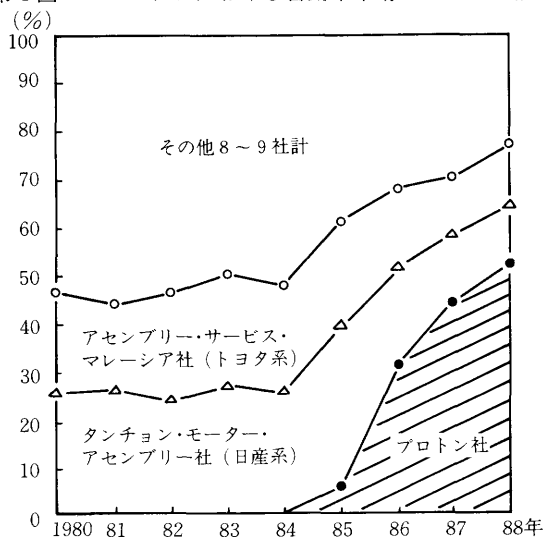


(注) *1944年に設立され、62年に三輪自動車の生産を開始。(出所) 各種資料をもとに作成。

した長期自動車工業振興計画の達成目標（(イ)75年までに国産化率95%実現、(ロ)部品工業との水平的系列化、(ハ)81年までに7万5000台の輸出実現など）に対し、実現不可能とし具体的な方策案の提出を遅らせたため、乗用車の生産中止を余儀なくされた。その結果、70年代半ばまでには、亜細亜自動車を除く、3社による競合的な生産体制が形成された。即ち、現代自動車は、外貨1億ドルを投入し建設した蔚山^{ウルサン}工場の完成により、初の国産モデルである1300ccクラスの「ポニー」(PONY)の量産化を進めた（75年12月量産開始）。また、起亜産業は1000ccクラスの乗用車「プリサ」(BRISA)の生産を74年10月から開始した。一方、新進自動車は社名をGM コリア（72年）、セハン自動車（76年）に変更し、77年12月には乗用車「ジェミニ」を発表した。こうした乗用車市場を中心とする競合的な生産体制は、81年の合理化政策（「2. 28」措置）²⁹⁾により起亜産業が商用車生産のみに限定され、乗用車は現代自動車とセハン自動車（83年に大宇自動車に社名変更）の2社体制となったものの、87年1月には同措置の緩和により起亜産業が乗用車市場に再参入するという形で展開し、80年代の本格的な量産化および大量輸出を開花させる基礎的条件を提供したといえよう。

このような韓国の経験を念頭において、マレーシアにおける国民車主導の自動車産業政策をみると、その産業組織政策に大きな違いがあることが明らかとなる。即ち、韓国政府は、規模の経済性を考慮し、参入メーカー数を制限すると同時に、基本方針として市場競争を前提としており、現代自動車の国民車ポニーを特に政策優遇することはなかった。他方、マレーシアの場合、国民車プロトン・サガに対しては、CKD 部品関税の免除等により厚遇し、サガと同クラスの乗用車を差別化し、乗用車市場の独占化をはかった。その結果、第4図に示されるように、プロトン社の市場シェアは、トヨタ系のアセンブリー・サービス・マレーシア社および日産系のタンチョン・モーター・アセンブリー社のシェアを浸食する形で拡大し、1984年の市場参入後のわずか4年間のうちに、50%のシェアを獲得した。プロトン社による乗用車市場の独占化の状況および他社の対応については第5図に示されている。

第4図 マレーシアにおける自動車市場シェアの推移

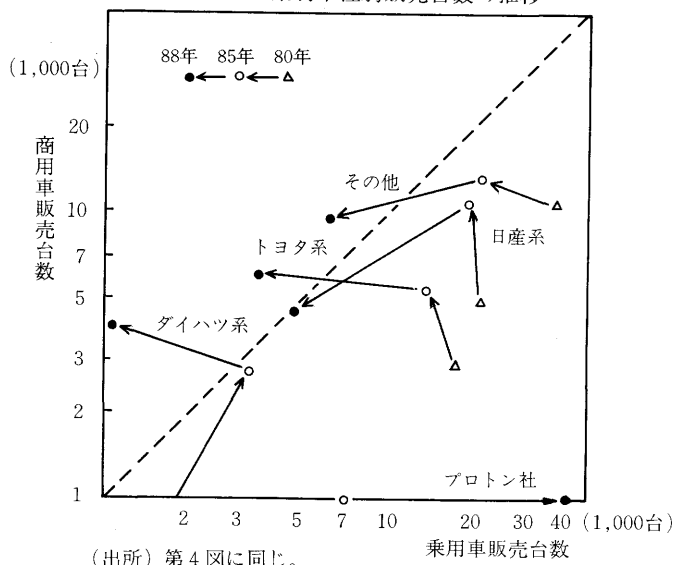


(注)1980~84年は半島マレーシアのみ。85~88年はサバ・サラワクも含む。

(出所)現代文化研究所資料、日産自動車『日産自動車の海外生産』、1988年4月より作成。

乗用車販売を主体としてきた日産系、トヨタ系などの既存メーカーは、プロトン・サガの参入により、乗用車部門から駆逐され、商用車部門へ移行することを余儀なくされている。マレーシア政府としては、こうしたプロトン社による市場独占化を後押しすることで、10数社が乱立する自動車産業を整理・統合化することを目論んでいたとみられる。事実、プロトン・サガの参入とそれに伴う主力他社の商用車部門へのシフトにより、小規模生産メーカーであるフィアット系の Kelang Pembena Kereta-Kereta 社、トヨタ系の乗用車メーカー Sarawak Motor Industries 社、およびマツダ系の Asia Automobile Industries 社は、各々86年、88年、89年に生産中止となった。こうしたプロトン社主導のもとでの自動車産業組織の再編成に関する基本的枠組みは、86年から95年に至る10年間の工業開発戦略のガイドラインを示した「中長期工業化マスター計画」(Industrial Master Plan, 以下IMP)に依拠している。IMPでは、12の重要業種の一つとして自動車を中心とする輸送機器産

第5図 企業別車種別販売台数の推移



業がとりあげられているが、そのなかで特に自動車産業の再編プログラムについては、以下のように第1期(1986~90年)と第2期(1991~95年)とに分け、段階的に実施することが想定されている。つまり、第1期では、(i)1000~2000cc市場から既存メーカーの撤退(プロトン社の独占)、(ii)既存メーカーは、1000cc未満もしくは2000cc以上の乗用車と商用車市場への移行、(iii)自動車メーカー(Assembler)はプロトン社を含めた数社体制、を実現すること。そして、第2期では、(i)最大限3社体制とし、(ii)各メーカーは特定車種の市場に特化すること、となっている。別言すれば、プロトン社が1000~2000ccクラスを、他の2社がこれ以外の乗用車および商用車の生産を各々分担することにほかならない。上述のようにすでに第1期の再編が始まっていることから、今後ともIMPの計画にそって進展することが当然予想される。

ところで、韓国を経験を念頭に置くと、こうした競争原理を排した産業組織をめざすことが、はたして量産化および輸出化にとっての基盤となりうるのかどうか十分考慮する必要があると思われる。

結論——理論的・政策的含意と今後の課題

マレーシアの自動車産業政策について、我々は1980年代から国民車主導による育成策へ変化していることを明らかにした。そして国民車主導による産業育成策のマレーシア的特質を把握するために、同様な経験を有する韓国の事例を取り上げた。その結果、マレーシアの「国民車」は、韓国の「国民車」と比較すると、購入コスト面では割高であり、国産化率は低く、政策優遇面では、国内市場を指向する、といった違いがあることを指摘した。そして、そうした相違の根底には産業組織政策上の違いがあり、マレーシアの場合、競争的な生産体制が欠如していることを確認した。そこで、こうした分析結果から得られる若干の理論的含意および政策的含意について検討する。

まず理論的な含意としては、以下のような点が指摘できよう。第1に、産業組織論において中核的地位を占める、いわゆる「有効競争」概念についてマレーシアおよび韓国の事例からその有効性を確認した点である。「有効競争」なる概念は、最初にJ・M・クラークによって、伝統的な経済学の基礎概念である完全競争にかわって、政策の規範となる現実的概念として導入された。その理由として、完全競争の概念は、資源の最適配分の基準を与えるものの、「多数の売り手」といった理念型の抽象概念であるために、規模の経済性が無視され、効率性や製品の品質向上などの市場成果の実現が妨げられる可能性を生むからである。つまり、有効競争概念の核心とは、規模の経済性を認め、かつ同時に競争原理のメリットを生みだす競争にあるといえる⁷⁰。したがって、こうした観点からみると、韓国の経験は、有効競争原理に立脚した国民車育成策である一方、マレーシアの場合は規模の経済性を無視した育成策と理解できよう。

第2に、政府による市場介入およびその正当性の問題がある。この問題については、市場の自律的な価格調整メカニズムを重視し、「政策介入は必要と

しない」といういわゆる新古典派的立場をとる否定論者と、外部不経済等による「市場の失敗」や比較優位産業の育成といった長期の観点から政策誘導が必要とみる肯定論者との間に対立がある。こうしたなかで、発展途上国の政府は、一般的に産業育成の観点から後者の立場をとっており、マレーシアの自動車産業も例外ではない。自動車産業政策が始動した1960年代以降、国内メーカーに対し、一貫して完成車の原則的輸入禁止やメーカー寄りの価格政策等により保護・育成してきた。しかしながら、国民車のみを対象とする金融・財政的支援措置については、産業育成という観点からのみ政府による市場介入を正当化することはきわめて不十分に思われる。その理由として、これまでの育成策だけでは、「自動車産業のマレー人化」は進展しない、とするマレー・ナショナリズムが政府をして国民車に対する支援策に結びついたとみられるためである。別言すれば、政府は産業構造の高度化の核となる自動車産業が「非マレー人（＝中国系）」に占拠されているとの認識から、国民車を軸にマレー人の資本、経営および労働参加を促進する目的があった。そして、そのためには、マレー人主導の国民車メーカーが、他の非マレー系（＝中国系）主導の既存メーカーに比べ、生産規模、技術水準、製品価格面において絶対的に優位な地位を確保する必要性があったとみられる。したがって、こうした人種問題を抱えたマレー・ナショナリズムは、産業育成にとって中立ではありえず、政府による市場介入を正当化する規定要因として理論的にも検討する必要があると考えられる。

次に政策的含意に関しては、国民車主導による自動車産業育成策が同産業の発展にとってのブレークスルーとなりうるための条件とは何かといった観点から、以下の3点について言及する。

第1は、産業組織における競争秩序の形成およびそのルール化であり、具体的には、(イ)生産体制の合理化・集約化、(ロ)優遇措置の見直し、および(ハ)価格統制の緩和ないし廃止、といった少なくとも三つの前提条件を満足させる必要があろう。第1点については、政府も第5次5カ年計画（1986～90年）の工業化のブループリントとして位置づけられる「中長期工業化マスタープラ

ン」でその必要性を認めており、3～4社（グループ）体制に集約化することを示唆している。韓国の経験をふまえる時、もしこの方向で競争的な生産体制が構築されるとすれば、規模の経済性の観点からも望ましいといえよう。しかしながら、その集約化の方法として、(イ)国民車の市場シェアの拡大により自然淘汰的に集約化するのか、あるいは(ロ)行政指導の下に計画的に集約化をすすめようとしているのか、現時点では明らかではない。仮に政府が前者を選択すれば、プロトン社が乗用車部門を独占する一方、商用車部門でその他8社が乱立するといった可能性も残されており、生産体制の合理化・集約化が失敗する恐れもある。したがって、後者の計画的な合理化・集約化プログラムを選択する必要がある。その際、グルーピングの基準として、生産規模、生産車種、工場立地等の経済条件および人種を考慮した出資関係、外資との資本・技術提携関係といった両面から検討を要しよう。また、同プログラムの実施時期および期間については、韓国の事例のように、政府が強制的に決定するやり方も一つの可能性としてありうるが、その場合でも、政府、業界、外資の三者間で十分な事前調整をはかることが成功の鍵といえよう。

第2の優遇政策の見直しについては、生産体制の合理化・集約化を前提として、(イ)優遇対象メーカーをプロトン1社に限定せず、集約化されたメーカー全体に対し均一的に供与すること、(ロ)優遇手段を国内市場指向型から輸出指向型へ転換すること、の2点について検討の必要があろう。前者は、公正な競争秩序の形成という観点から重要であり、また後者は製品価格・品質の国際競争力を培養するインセンティブとして不可欠と考えられる。

第3の価格統制については、導入された1960年代から一貫してメーカー保護的性格が強く、割高な車両価格を許容することにより、企業経営を存続させたことが結果としてメーカーの乱立を招いたとも理解できる。そこで、競争的な生産体制を構築していく過程で、車両価格をメーカー主導の下で設定していくことが望ましい。現在、国民車製造メーカーであるプロトン社が価格のペース・セッターの役割を演じているが、その過渡期とみなすことも可能であり、今後の政策展開が注目される。

第2の政策的含意としては、どの市場をターゲットとするか、といった発展戦略上の選択の問題がある。つまり、現行の国民車主導の産業育成策は、韓国経験との比較でも明らかなように、基本的には従来の輸入代替的な国内市場指向型の戦略を採用している。しかし、量産によるコストダウンといった規模の経済性は、国内市場の狭隘性により十分に発揮できず、その結果、車両価格が高騰し市場拡大を阻害するという悪循環に陥っている。このため、発展戦略を輸出指向型に転換し財政・金融的支援のあり方およびその程度について自動車を含む産業政策全体のなかで調整するとともに、その過程で育成方針を完成車輸出とするのかあるいは自動車部品の輸出化を重視していくのかを明確にする必要がある。こうした育成方針の相違とは、別言すれば、前者は国民車の輸出を主体とする韓国型の発展パターンであり、他方後者は先進国自動車メーカーに対する部品供給基地としての性格を有する台湾型の発展パターンである。この相違は、財政・金融的支援のプライオリティの問題のみならず産業形成上の問題を含んでおり重要な意味がある。即ち、前者の場合、完成車組立メーカーと部品メーカーは専門化もしくは系列化をとおして垂直的分業関係を強化し、一国内に部品製造から完成車組立までのワンセット型の生産構造を構築することを意図している。これに対し後者の場合、部品メーカーは、製品を直接海外の補修部品市場もしくはOEM (Original Equipped Manufacturing) 市場に供給するため、自国内にある完成車組立メーカーとの結びつきは必ずしも強化される方向にはない。マレーシアではプロトン社を中心に前者の方向で部品産業との垂直統合化が進められつつあるものの、他方では、自動車部品を輸出戦略業種に指定するという動きも政府当局にみられ、どちらの方向で育成しているのか不明な点が多い。したがって、自動車および同部品産業を輸出指向型に転換するか否かといった発展戦略上の政策選択の問題と、仮に輸出指向の戦略を採用した場合に完成車輸出かあるいは自動車部品の輸出にターゲットをおくかで、産業部門間の資源配分のあり方に違いが生じるといった産業構造上の問題も同時に抱えており、こうした問題に対する政府の現実的な対応が求められよう。

第3の政策的含意は、自動車産業において、韓国型の産業組織および産業構造政策の経験をマレーシアの文脈で検討するにあたっては、マレーシア固有の人種問題およびその解決策としての土着マレーシア人(=ブミプトラ)優遇政策に留意する必要がある。即ち、韓国の事例は市場競争原理を暗黙の前提として自動車メーカーの集約化による量産化および系列化・専門化による部品産業との垂直統合化をめざす政策に他ならない。しかし、マレーシアの場合、市場競争を追求する以前の問題として、あるいはそれと同時並行的に土着マレーシア人の社会的地位を向上させるために、雇用・資本(出資比率)の両面から企業組織に組み入れる社会政策が展開されている。別言すれば、経済の主な担い手である華人系マレーシア人との融和をはかるといった、いわゆる「アリババ化」(アリは土着マレー人の一般的な名前で、ババは華人系マレー人)を脱して、ブミプトラを中心とした国民経済の枠組みの中で市場原理が有効に機能するための社会的基盤を形成する過程とも理解できよう。当然のことながら自動車産業も例外ではなく、ブミ資本の参入についてみると、新規参入のケースとしては、Automobile Manufactures (Malaysia) 社など3社(76年)、プロトン社(83年)があり、また既存自動車メーカーへの参入としては、Associated Motor Industries (Malaysia) 社、Assembly Services 社、Oriental Assemblers 社がある²⁰⁾。したがって、こうしたマレーシアの事情を考慮すると、市場原理に依拠する韓国型の産業組織ならびに産業構造政策を仮に適用する場合でも、それが性急すぎるのはむしろ危険とも言える。即ち、ブミプトラ政策をとおした人種格差の是正が不十分な状況のなかで韓国型の政策が採用されれば、市場原理により、ブミが淘汰され、「アリババ化」を進行させる恐れがある。このため、自動車産業の場合は、プロトン社を中核とする業界再編と部品産業の系列化もしくは専門化を推進するにあたって、段階的で無理のない政策プログラムを立案し実施することが肝要と思われる。

今後の課題として、本章では、マレーシアにおける自動車産業政策について歴史的に概観することにより、現在すすめられている国民車主導の産業政

策を位置づけると同時に、韓国の経験とを比較考察することにより若干の評価作業を試みたにすぎない。そのため、上述の理論的・政策的含意のなかには、論証が必ずしも十分ではないことは否定できない。したがって、今後は政府の産業政策および日本からの産業協力の方向を探るためにも、さらに踏みこんだ分析が必要となろう。即ち、量産による価格低下効果に関する国際比較、部品産業との統合化に関する実態把握、技術移転に関する外資の役割、外資（特に日本企業）の国際戦略におけるマレーシアの位置づけ、自動車産業政策の決定過程等が今後の課題として残されている。

注(1) マレーシア自動車連盟(Automotive Federation of Malaysia)による1987年時点での自動車(乗用車、商用車)需要予測。予測値は88年で7万5850台(実績8万1201台)、90年で8万1242台、92年で8万7012台としている。同予測にあたっては、実質GNPが年平均3.5%の成長を続けることを前提としている。

(2) 林俊昭「マレーシア」(『発展途上国の自動車産業』, アジア経済研究所, 1980年), 174~175ページ。

(3) この政策が発表された前年には、コロンボ・プランの一専門家による勧告を契機にマレーシアにおける自動車産業の育成に対する機運が盛り上がっていた。

(4) この7社に加え、1970年代には4社、さらに80年代には2社が参入。90年3月現在9社が組立生産の認可(アセンブリー・ライセンス)を受け操業中。

(5) ひとつの組立会社が多数の外国メーカーから組立ライセンスを取得し、しかも多車種にわたって組立生産を行なう例として、1968年に設立した Associated Motor Industries 社をあげる。同社は、British Leyland の Morris Marina, BMC の Austin 1300, 英国のフォードの Escort, Cortine, Capri, オーストラリアフォードの Falcon, Chrysler-Rootes の Hunter Avenger など、5メーカーの7車種を組み立てていた。

(6) 自動車の価格統制は、1982年に至りこれまでの現地側のコスト要因の検討のみであったものが輸入価格そのものの検討、認可制にエスカレートした。即ち、モデルチェンジなどで新しいC&F価格を決定する場合、組立会社はフレイト、梱包費などの諸費用、エンジン足廻りなどの部品別に価格の明細表を提出することが義務づけられた。(マレーシア日本人商工会議所編『マレーシアハンドブック'85』, 190~192ページ)

(7) 小浜裕久「マレーシア」(『発展途上国の工業化と輸出促進政策』, アジア経済研究所, 1987年), 115ページ。

- (8) Chee Peng Lim & Fong Chan Onn, "Project AFDA (A Comparative Study of Ancillary Firm Development in Asian Countries): First Year Report on the Malaysian Transport Equipment Industry," 1977, pp. 9~10.
- (9) Arthur D. Little, "Vehicle Assembly and Component Parts Manufacture in Malaysia," 1967. 同レポートで、マレーシア政府に対し、CIF 価格の 20%以内の部品を 5 年間で国産化するよう提案した。また、何らかの生産規制がないかぎり、メーカーやモデルが少量多種の組立てになることを予見して、組立企業を 3~5 社に限定することも勧告した。
- (10) R.W. Walker, "The Progressive Manufacture of Automotive Components in Malaysia-Final Report and Recommendations," 1970. 同レポートでは、国産化率を重量基準で算定し、1971年からの10年間に40%(毎年約3%の上昇)に引き上げることを勧告した。また、既存の組立企業に対しては、ラジエーター、エグゾーストシステム、座席などを内製化し、自動車部品企業に対しては、電装品、タイヤ、バッテリーなどの生産も手がけるよう提案した。輸入関税率については、提言されていないが、国産化による生産コストの上昇は初めの 5 年間で CIF 価格の 12~18%と推定された。
- (11) MMVAA は、国産化率を現在のタイが採用しているような得点方式を基準とすることを提案した。即ち、政府が車両の全部品に国産化率のポイントを予め賦与し、その合計が100となるように設定。各メーカーはこのリストの中から任意の部品を国産化し合計が所定の国産化率をクリアするように求められる。例えば、スパーク・プラグが19%、エグゾースト・システムが5%、座席が3%とするならば、これらの合計の27%が国産化率となる。
- (12) 足立・小野・尾高「経済開発過程における国産化計画の意義と役割——アジア諸国自動車産業の事例を中心として——」(『経済研究』、一橋大学経済研究所、1980年1月)、55~56ページ。
- (13) ただし、1988年現在では、自動車部品に関する政府による国産化の品目指定や、自動車に占める国産部品品目の比率に関する指定は実施されていない。
- (14) ただし、1988年現在での CKD 部品に対する輸入関税は、プロトン社を除き乗用車の場合40%、商用車の場合5%となっている。
- (15) Chee Peng Lim & Fong Chan Onn, "Ancillary Firm Development in the Malaysia Motor Vehicle Industry," in Konosuke Odaka (ed.), *The Motor Vehicle Industry in Asia*, 1983, p. 91.
- (16) エア・フィルター、ブレーキ・クラッチ・フューエルチュービング、コイル・スプリング、エレクトリック・ホーン、エキゾースト・マフラー、ラジエーター、シートアセンブリー、ショック・アブソーバー、バッテリー、安全ガラス、タイヤ、ワイヤー・ハーネスなど。

- (17) 1975年時点での資本所有比率は、工業部門についてみると、マレー系マレーシア人3.6%、それ以外のマレーシア人51.8%、外資44.5%となっている。
- (18) 鳥居高「転換点のマレーシア自動車産業」(林俊昭編『アジアの工業化——高度化への展望』、アジア経済研究所、1987年)。
- (19) マレーシア日本人商工会議所編訳『マレーシアの中長期工業マスタープラン Vol. II Part 9, 輸送機器産業 (A)陸上輸送機器産業』、1985年。
- (20) 国民車プロジェクトの政策決定に関しては、鳥居、前掲論文、214～215ページ。
- (21) 日本では1955年に通産省が「超小型で大衆的な低価格車でしかも輸出可能な車を1社に集中生産する」ことを目的に、「国民車構想」(正式には「国民車育成要綱案」)を発表した。その概要は (イ)最高時速100km以上、(ロ)4人乗り、(ハ)エンジン排気量は350～500cc、(ニ)販売価格は25万円以下、であった。しかし、同構想は、メーカー側が難色を示したため、結局陽の目をみることはなかった。
- (22) 1985年はポニーシリーズ (1200cc, 1400cc, エクセル1300cc, 同1500cc, プレスト1300/1500cc) の合計、また88年は、同シリーズ (1500cc, エクセル1300cc, 同1500cc, プレスト1300/1500cc, スポーティー1500cc) の合計。
- (23) 加藤健彦・窪田光純『韓国自動車産業のすべて』、1988年、49～61ページ。
- (24) もっとも、部品産業に対する最初の育成策はすでに1950年に打ち出されており、その内容は自動車部品13品目を国産奨励品に指定するというものであった。しかし、当時の部品工場は原始的な手工業であり、生産性は上がらなかった。
- (25) 小規模のバス製造企業も含めると約30社が生産認可された。
- (26) 同措置の骨子は、(イ)乗用車生産を現代自動車とセハン自動車に二元化させ、(ロ)東亜自動車と起亜産業を統合させて、特装車と1～5トンのトラック、中小型バスを専門的に生産させる、という内容であった。しかし、起亜産業と東亜自動車の統合はできず、1982年7月にこの問題は白紙になった。こうした合理化措置が実施された背景には、第1次オイルショック以後の国内外の景気回復と輸出好調、および政府の輸出促進策 (1979年1月に自動車産業を10大輸出戦略産業に選定) に刺激されて発生した重複過剰投資を是正し、財務基盤を立て直すとともに、自動車部品産業の倒産を防ぐ目的があった。
- (27) 宮沢健一『産業の経済学』、東洋経済新報社、1989年、194～198ページ。
- (28) 鳥居高「製造業における資本所有構造の再編過程——自動車産業の事例研究——」(堀井健三編『マレーシアの社会再編と種族問題——ブミプトラ政策20年の帰結——』、アジア経済研究所、1989年)、115～159ページ。